

SPIELGERÄTESYSTEM

Publication number: AT184721 (T)

Publication date: 1999-10-15

Inventor(s): EIBA PETER [DE]

Applicant(s): EIBA PETER [DE]

Classification:

- international: A63F13/12; G06F19/00; G06Q50/00; G07F17/32; A63F13/12;
G06F19/00; G06Q50/00; G07F17/32; (IPC1-7): G07F17/32

- European: G06F19/00B; G07F17/32D

Application number: AT19960902252T 19960125

Priority number(s): DE19951002613 19950127

Also published as:

DE19502613 (A1)

US6117013 (A)

SK284750 (B6)

RU2174258 (C2)

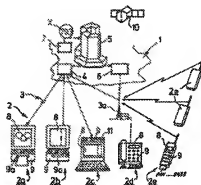
PL321544 (A1)

more >>

Abstract not available for AT 184721 (T)

Abstract of corresponding document: DE 19502613 (A1)

A playing device system (1) can be used by a number of players with various playing devices (2) at a distance from each other. Each of these devices can be connected to a common host computer (5) via a remote data transmission system (3) and they are controlled by a random symbol generator (7) which determines a winning combination of symbols (X). In order to simplify the system, it is proposed that the random symbol generator (7) be assigned to the host computer (5), with the playing devices (2) constituting a display (8) indicating the winning combination (X) generated by the random symbol generator (7) and connected with an input device (6) to participate in the continuous determination of the winnings.



Data supplied from the esp@cenet database — Worldwide



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT
PATENTSCHRIFT NR. 184721

Ausgegeben am 25. Febr. 1956

Kl. 37 c, 40

DR. ADALBERT NEMERE IN WIEN

Anordnung eines Geländers an insbesondere kurvenreichen Straßen oder an Straßenbrücken

Angemeldet am 13. September 1954. — Beginn der Patentdauer: 15. Juni 1955.

Es sind Straßengeländer an in Reihe unabhängig voneinander angeordneten Stahlprofilen bekannt, die U-ähnliche Gestalt besitzen und mit den Enden ihrer Schenkel annähernd senkrecht zur Fahrbahn verankert sind. Auch Geländer mit in zwei parallelen Reihen angeordneten und gegeneinander versetzten U-Bügeln sind bekannt, deren Schenkel durch Längsschienen verbunden sind und die gegebenenfalls auch Füllstäbe enthalten. Diese bekannten Geländer sind jedoch den steigenden Anforderungen des Schnellverkehrs mit schweren Kraftfahrzeugen und Lastzügen nicht mehr gewachsen. Während sie auf Brücken bisher hauptsächlich der Sicherheit der Fußgänger dienen und bei Straßenböschungen und Kurven für Kraftfahrzeuge mehr optisch zu wirken hatten, erwächst ihnen nunmehr auch die Aufgabe, schnell fahrende Personenkraftwagen, Autobusse und Lastkraftwagen vor einem Absturz aufzufangen. Diese Aufgabe erfordert eine wesentlich größere Widerstandskraft des Geländers als die jetzt bekannten Geländerprofile zu bieten vermögen. Diese versagen bei dem Anprall von schweren Fahrzeugen, auch werden sie derart verbogen, daß die Entfernung und Zerlegung des beschädigten Geländers und ein Zusammenbau neuer Teile notwendig wird.

Die Erfindung betrifft eine Anordnung eines Geländers an insbesondere kurvenreichen Straßen oder an Straßenbrücken, bestehend aus in einer Reihe unabhängig voneinander angeordneten Stahlrohrbügeln, die in U-Form gebogen und mit den Enden ihrer Schenkel annähernd senkrecht zur Fahrbahn verankert sind und bezweckt die Vermeidung der angeführten Nachteile. Die Erfindung besteht im wesentlichen darin, daß die Stahlrohrbügel in parallelen Ebenen schräg zur Fahrbahn, mit der Fahrtrichtung einen spitzen Winkel einschließend, verlaufen. Da der Anprall von Fahrzeugen an das Geländer meist in der gleichen schrägen Richtung stattfindet, kommt der Widerstand der Stahlrohre am besten zur Geltung. In Ausgestaltung der Erfindung deckt der gegenüber der Fahrbahn innere Schenkel jedes Stahlrohrbügels mit dem äußeren Schenkel des benachbarten Stahlrohrbügels in der Richtung quer zur Fahrbahn auf.

In der Zeichnung ist die Anordnung des Geländers gemäß der Erfindung in einem Ausführungsbeispiel in Fig. 1 in Seitenansicht und in Fig. 2 im Querschnitt dargestellt.

Die untereinander gleichen Stahlrohrbügel des Geländers haben schmale U-Form mit langen Schenkeln *a* und einen Mittelteil *b* von stetiger, im vorliegenden Fall halbkreisförmiger Krümmung. Die Stahlrohrbügel ragen der Vorschrift entsprechend z. B. einen Meter hoch über den Boden und sind ungefähr halb so tief in denselben eingelassen, um eine widerstandsfähige Verankerung zu erzielen. Die Herstellung von Verbindungen entfällt. Ihre Verankerung kann mit Hilfe rohrförmiger, in den Untergrund eingelassener Schuhe bewirkt werden, in welche die Schenkel der U-förmigen Rohrbügel einfach eingesteckt werden, so daß am Ort kein Zusammenbau von Geländerteilen erforderlich ist. Wenn die Verankerung in Beton vorgenommen werden soll, können die Enden der U-Schenkel einfach in den noch nicht erhärteten Beton eingesetzt werden. Die Stahlrohrbügel schließen mit der durch einen Pfeil angedeuteten Fahrtrichtung den Winkel α ein, der z. B. 30° beträgt. Die Anordnung ist im vorliegenden Fall so getroffen, daß der innere Schenkel jedes Stahlrohrbügels mit dem äußeren Schenkel des benachbarten Stahlrohrbügels in Richtung quer zur Fahrbahnachse aufdeckt. Die Schrägstellung der Stahlrohrbügel trägt dem Umstand Rechnung, daß aus der Bahn geratene Fahrzeuge ungefähr in derselben schrägen Richtung gegen das Geländer anprallen. Das Biegemoment, welchem der innere Schenkel des Stahlrohrbügels ausgesetzt ist, erscheint um das volle Ausmaß des Widerstandes verringert, den der äußere Schenkel über den gekrümmten Teil als Brücke leistet.

Die Stahlrohrbügel bieten infolge der wie eine Wölbung wirkenden U-Form auch höheren Widerstand gegen von oben ankommende Kräfte und Komponenten solcher, so daß ein Niederdrücken des Geländers durch darauffallende Fahrzeuge oder von diesen abgleitende Lasten erschwert ist.

Die Widerstandskraft des Geländers gemäß der Erfindung ist aus diesem erhellend, weil ein Rohr ein besonders günstiges Verhältnis von Querschnittsfläche, d. h. Gewicht, zur erzielbaren

Widerstandsfähigkeit gegen Druck, Zug und Biegung aufweist.

Bei Verwendung von Rohrbügeln mit weit offener U-Form kann in bekannter Weise eine zweite Reihe von kleineren Rohren in die erste Reihe verlegt werden, wobei die kleineren Rohre gegebenenfalls schwächer dimensioniert werden können. Im Bedarfsfall können auch mehrere Reihen derart ineinander gelegt werden.

Die Stahlrohre werden nach der Formgebung und vor der Lieferung an die Baustelle vorteilhaft metallisiert, um ihnen eine mattglänzende Oberfläche zu geben, welche sie gut sichtbar und besondere Leuchtzeichen am Geländer entbehrl

PATENTANSPRÜCHE:

1. Anordnung eines Geländers an insbesondere kurvenreichen Straßen oder an Straßenbrücken, bestehend aus in einer Reihe unabhängig voneinander angeordneten Stahlrohrbügeln, die in U-Form gebogen und mit den Enden ihrer Schenkel annähernd senkrecht zur Fahrbahn verankert sind, dadurch gekennzeichnet, daß die Stahlrohrbügel in parallelen Ebenen schräg zur Fahrbahn, mit der Fahrtrichtung einen spitzen Winkel einschließend, verlaufen.

2. Anordnung eines Geländers nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der gegenüber der Fahrbahn innere Schenkel jedes Stahlrohrbügels mit dem äußeren Schenkel des benachbarten Stahlrohrbügels in der Richtung quer zur Fahrbahn aufdeckt.

Fig.1

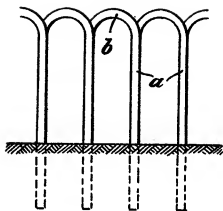


Fig.2

